



Categorisering van wegen: tijd voor een update **Roderik Tonen, CROW**

In april 1997 is het Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis (CROW-publicatie 116) uitgebracht met het predicaat 'voorlopig'. Het document was bedoeld om bij wegbeheerders draagvlak te creëren voor de nieuwe categorie-indeling binnen en buiten de bebouwde kom.

In de publicatie zijn functionele en operationele eisen beschreven voor stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Deze zijn zowel binnen als buiten de bebouwde kom toepasbaar. Inmiddels is ruime ervaring opgedaan met de beschreven systematiek en zijn alle wegen verkeerkundig gecategoriseerd.

In 1998 is het Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig door alle wegbeheerders ondertekend. In dit convenant hebben wegbeheerders enkele afspraken op het gebied van verkeersveiligheid afgesproken. Voorbeelden hiervan zijn:

- Het creëren van zo groot mogelijke 30 km/h-gebieden binnen de bebouwde kom
- Het creëren van zo groot mogelijke 60 km/h-gebieden buiten de bebouwde kom
- De invoering van de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan'
- Voorrang op verkeersaders
- Het opstellen van een categoriseringsplan

Tevens was dit het moment voor de invoering van de maatregel 'Vorrang fietsers van rechts'

Met het ondertekenen van het Convenant bij het Startprogramma Duurzaam Veilig en het verschijnen van de drie bijbehorende brochures over de implementatie van dat startprogramma is de term 'grijze wegen' ontstaan. Dit was het predicaat voor wegen die niet goed in een van de drie categorieën pasten.

Buiten de bebouwde kom gaat het dan om wegen tussen stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen en wegen tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen.

Binnen de bebouwde kom gaat het alleen om wegen die net tussen de categorieën gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg vallen

Het Startprogramma had een looptijd van 1998 tot 2001. Inmiddels is het 2009 en nu bestaat er een dringende behoefte aan instrumenten om een gefundeerde keuze te kunnen maken wat betreft de grijze wegen.

Daarnaast zijn sinds het verschijnen van het handboek Categoriseren van wegen de ontwikkelingen niet stil blijven staan. Denk bijvoorbeeld aan:

- de Essentiële Herkenbaarheidkenmerken
- kennis vastgelegd in diverse brochures van het Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer
- de toevoeging van twee duurzaam veilig principes door de SWOV
- het Shared Space gedachtegoed.

Ook de SWOV heeft enkele belangwekkende resultaten gepubliceerd. Zo is op basis van onderzoek geconstateerd dat het principe van de mono-functionaliteit van de afzonderlijke categorieën vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet strikt noodzakelijk is. Ook heeft de SWOV naast de drie bekende uitgangspunten voor duurzaam veilige wegen nog twee uitgangspunten geformuleerd in het kader van 'Door met duurzaam veilig'.

Op dit moment wordt in de verkeersveiligheid met de volgende uitgangspunten gewerkt:

Duurzaam Veilig-principe	Beschrijving
Functionaliteit van wegen	Monofunctionaliteit van wegen: 'stroomweg', 'gebiedsontsluitingsweg' of 'erftoegangsweg' in een hiërarchisch opgebouwd wegennet
Homogeniteit van massa's en/of snelheden en richting	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden
Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling	Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen
Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van het wegontwerp
Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer	Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten

Tabel 1. Beschrijving van de vijf Duurzaam Veilig-principes (bron: SWOV).

Tevens biedt het project 'Geloofwaardige snelheden' aanknopingspunten voor een actualisatie van de categoriseringsmethodiek.

Uit de opgedane ervaringen met het categoriseren valt veel te leren. De categorieën kunnen gedetailleerder worden beschreven qua functionele en operationele eisen. Ook kunnen nu inrichtingseisen worden toegevoegd, omdat hierover nu nieuwe kennis beschikbaar is gekomen.

Omdat de problematiek van het categoriseren binnen de bebouwde kom beduidend anders is dan buiten de bebouwde kom wordt een territoriale splitsing aangebracht. Er zal een CROW-publicatie verschijnen voor wegen binnen de bebouwde kom en voor wegen buiten de bebouwde kom.

Het eerstgenoemde boek zal zich naast de verkeerskundigen ook richten tot de stedenbouwkundige en de inrichter/ontwerper van de openbare ruimte.

Het boek voor wegen buiten de bebouwde kom zal zich mede richten op de landschapsarchitecten.

Het algemene deel over de functionele eisen zal in beide publicaties hetzelfde zijn evenals de informatie over komgrenzen.

De geactualiseerde versie van de categoriseringsmethodiek zal naar verwachting eind 2010 verschijnen.